



<b>NEKs elbilforum</b>		
<b>Utarbeidet av:</b>	Leif T. Aanensen	
<b>Dato:</b>	4.6.2013	

## NEKs Elbilforum 12. juni 2013 – saksunderlag

NEK viser til utsendt invitasjon til elbilforum den 12. juni 2013. For å sikre et mest mulig effektiv utnyttelse av tiden sender vi også denne gangen ut noe saksunderlag. Vi håper dette gir muligheter til å stille godt forberedt til diskusjonene slik at vi får et produktivt møte. Følgende agenda er satt opp:

1. Åpning og status ift. medlemmer
2. **Referat fra forrige møte**
3. Siste nytt fra de ulike komiteene
  - a. Vi tar en runde blant komitelederne – hva har skjedd siden sist innen deres komiteområde
  - b. Runde rundt bordet**
4. Nordisk elbilmøte 26.-27. august 2013.
  - a. Hva skal vi utfordre våre nordiske venner på?
  - b. Pressefrokost den 27. august 2013?
5. Nettside for forumet
6. Semihurtiglader – er det det vi bør legge større «trøkk på» fremover?
  - a. Debatten starter med en redegjørelse om forskjellene mellom hurtiglader og semihurtiglader. Hva er fordelene og ulempene med de ulike løsningene?
7. Borettslag, arbeidsgivere, velforeninger, fellesløsninger i nabolag
  - a. NEK får i økende grad signal om at det oppstår disputer mellom beboere og styret i borettslag eller sameier. Disputten står om hva som er rimelig kompensasjon for dekning av strømforbruk. Det hadde trolig vært til stor hjelp om forumet kunne gi råd – som en autorativ kilde.
  - b. Kan vi få frem gode «cases»?
8. Netteiers leveringsplikt – hvor langt burde denne strekke seg? Bør netteier ha leveringsplikt på en parkeringsplass (fellesskapsløsninger)?
9. Sikkerhet
  - a. En brann er en for mye!
10. Samarbeidet DSB – NELFO – Elbilforeningen – NEK
11. «Medlemsundersøkelsen»
12. Transnovas høringsprosess – oppsummering av innspill. Hvor går veien videre?
13. Eventuelt

Saksunderlaget inneholder kun forslag til vinklinger på problemstillingene som er satt opp. Forumet står imidlertid fritt til å justere på disse under møtet. NEK vil føre referat fra møtet.

<b>NEKs elbilforum</b>		
<b>Utarbeidet av:</b>	Leif T. Aanensen	
<b>Dato:</b>	4.6.2013	

## Sak 1 Åpning og status ift. medlemmer

Det er sendt invitasjon til bilbransjen og til Grønn kontakt. Følgende organisasjoner inngår nå i forumet:

- Transnova
- Statens Vegvesen
- Elbilforeningen
- IF forsikring
- Gjensidige forsikring
- Ledere for fagkomiteene NK 23, NK 64 og NK 69. Disse er til daglig ansatt i henholdsvis ELKO AS, Selvik Elektro og Eltek Valere AS
- DSB
- SINTEF Energi
- NELFO
- Grønn bil

## Sak 2 Siste nytt fra de ulike komiteene

Komite lederne redegjør om siste tids utvikling innen sitt område. Det tilrådes at minst følgende er med:

- Arbeid som er på gang innen komiteen rundt elektrifisering av transport
- Andre prosesser forumet kan ha nytte av å bli informert om
- Komiteens plan rundt temaet for kommende periode


## Sak 3 Nordisk elbilmøte

Dato for nordisk møte er satt til 27-28. august 2013. De øvrige land er underrettet om dato.

Vi ba om at det skulle utarbeides et referat fra møtet som ble holdt i Stockholm, men kan ikke se at dette foreligger. Møtet hadde en form som i stor grad var «workshop», hvor delegater fra ulike land ble satt sammen og diskuterte ulike tema. Fra norsk side hadde vi sendt inn en rekke forslag til tema vi ønsket drøftet. Vi oppdaget imidlertid under møte at den svenske delegasjonen i liten grad kunne være med på konklusjoner. De pekte på at de ikke hadde fullmakt til å slutte seg til konklusjonene som ble foreslått. Vi kan unngå den samme situasjonen i år ved å sende ut forslag på forhånd.

## Sak 4 Nettside for forumet

Vi begynner å få en del dokumenter etter hvert. Videre begynner vi å få en samling av andre dokumenter det kan være nyttig å ha samlet på en plass. Skal vi opprette en nettside, slik man har gjort for Smart Grid Forum? Denne kunne fått adressen [elbilforum.nek.no](http://elbilforum.nek.no) – lett og huske og et sted hvor man finner alt som har vært behandlet i forumet.

<b>NEKs elbilforum</b>		
<b>Utarbeidet av:</b>	Leif T. Aanensen	
<b>Dato:</b>	4.6.2013	

## Sak 5 Semihurtigladere

Vi har lagt opp til en debatt om den tunge og relativt ensidige satsingen på hurtigladere gir god totaløkonomi. Mye taler for at semihurtigladere kan gi langt mer valuta for pengene. Følgende argumenter kan anføres:

- Prisen på en semihurtiglader er rundt 100.000,-, mot 200-250.000,- for en hurtiglader.
- Semihurtiglader kan lade med opptil 20 kW, mot tilsvarende 40-45 kW for hurtiglader under gunstige forhold. Om vinteren lader hurtigladere sjeldent med mer enn 25 kW.
- Semihurtigladere kan enklere integreres i en vanlig installasjon, for eksempel i et parkeringshus (krever 32 A trefase).
- Semihurtigladere kan plasseres på steder hvor folk faktisk har et formål (kjøpesenter, bysentrum, bibliotek, spisesteder)
- Semihurtiglader gir en ferdig ladet bil på 40-50 minutter
- Semihurtigladere kan plasseres på eller ved eksisterende bygningskonstruksjon
- Semihurtigladere vil understøtte effektiv lading regionalt, til en relativt lav pris.

Tilsvarende kan det anføres mange gode argumenter for hurtigladere, men spørsmålet er om disse har fått for stor plass. Kjør debatt!!

## Sak 6 a) Kompensasjon for bruk av strøm fra felles anlegg

Stadig flere elbilister er avhengig av lading i felles parkeringsanlegg under boligblokk eller tilsvarende. Da oppstår raskt spørsmålet om hva som er riktig kompensasjon for strømforbruket. NEK synes det kunne være nyttig om forumet kunne gi noen veiledning her. Søk på nettet viser at det er lite å hente av underlag for de som er i ovennevnte prosesser. NEK foreslår følgende utgangspunkt:

*«Borettslag eller sameier bør kompenseres for lading av elbil. Kompensasjonen deles inn i to satser:*


- *Punktleie*
- *Energiforbruk*

*Punktleie settes til kroner 0,- dersom det benyttes eksisterende stikkontakter. Ved etablering av nye standard stikkontakter(Schuko) anbefales det en punktleie stort kroner 300,- pr. år. Ved etablering av tilpasset ladepunkt (direkte pluggbart system), med lading minimum 16 A, anbefales det en punktleie stort kroner 800,- pr. år.*

*Hva gjelder kompensasjon for energi<sup>1</sup> anbefales følgende satser:*

- *Kjørelengde inntil 8.000 km/år – kompensasjon foreslås til stort kroner 1.500,-*
- *Kjørelengde inntil 12.000 km/år – kompensasjon foreslås til stort kroner 2.000,-*
- *Kjørelengde inntil 16.000 km/år – kompensasjon foreslås til stort kroner 3.000,-*
- *Kjørelengde inntil 20.000 km/år – kompensasjon foreslås til stort kroner 3.600,-*

<sup>1</sup> Elbil har et energiforbruk på under 2 kWh/mil. Prisen for energi inkludert nettleie anslås til 0,90 kr/kWh.

<b>NEKs elbilforum</b>		
<b>Utarbeidet av:</b>	Leif T. Aanensen	
<b>Dato:</b>	4.6.2013	

*Grunnlag for beregning av sats for energibruk er avtalt kjørelengde for elbilen med forsikrings-selskapet. Etter ekspertgruppens mening vil ovennevnte kompensasjon gi en rimelig balansert kompensasjon. Satsen er satt med utgangspunkt i 2013-kroner og kan indeksreguleres.*

*Forslaget er ment å gi en enkel og kostnadseffektiv løsning å forholde seg til for begge parter. Beboer innrømmes ikke reduksjon i satser ved eventuell lading hos arbeidsgiver, på offentlig ladeplass eller tilsvarende.»*

### **Sak 6 b) Kan vi få frem cases?**

Kan vi få frem cases som kan synliggjøre mulighetsrommet for borettslag, velforeninger, arbeidsgiver og andre som ønsker å anlegge en «miniladepark». Det er trolig viktig at vi får frem et troverdig og økonomisk bærekraftige alternativer. Det pågår et arbeid i NELFO, med deltakelse fra DSB, Elbilforeningen og DSB. Fanger dette opp dette behovet?

Arbeidstakere og andre initiativtakere lokalt bør få ett eller annet i handen som viser løsninger andre har kommet frem til. Kunne vi satt en journalist og en spesialist på saken?

Diskusjon.

### **Sak 7 Netteiers forsyningsplikt**

Elnetteier er tildelt konsesjon til å forestå distribusjon av elektrisk energi innenfor et geografisk avgrenset område. Konsesjonen innebærer samtidig en plikt til å levere energi. Konsesjonshaver er pliktig til å fremføre energi til og med såkalt stikkledning. Denne termineres hos abonnenten. Netteier er videre ansvarlig for avregning av forbruk, selv om abonnent har kundeforhold til en helt annen energileverandør. Netteier krever nettleie, henholdsvis som en fast sats, samt et ledd som består av effekt og energiuttak. Dette er dekning av kostnader for transporten av den elektriske energien. For å gjennomføre sitt oppdrag foretar netteier en rekke disposisjoner – rekvirering av grunn for master, nettstasjoner og likende.

Mobile forbrukere er i liten grad ivaretatt i ovennevnte perspektiv. Slike forbrukere er prisgitt tilgang til egne eller andres bygningseieres private elektriske anlegg, alternativt at man benytter infrastruktur etablert av andre.

Er dette et tema elbilforum bør stimulere til å få opp på dagsorden?

### **Sak 8 Sikkerhet**

Forumet drøfter siste tids utvikling hva gjelder sikkerhetsrelaterte spørsmål. Er det noe nytt? Runde rundt bordet.

### **Sak 9 Samarbeidet NELFO, DSB, NEK og Elbilforeningen**

NELFO bes å orientere om status og hvilke tiltak som er på gang.

### **Sak 10 Medlemsundersøkelse**

Skal forumet følge denne tråden videre? Hva ønsker vi å vite og hvordan få tilgang til informasjonen.

### **Sak 11**

Transnova bes om å gi en kort orientering om resultatene fra høringsprosessen.